

IGINO MENCARELLI

FRANCESCO BRACK PAPA

(4 - 9 - 1891)

STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO
Roma, 1972

IGINO MENCARELLI

FRANCESCO BRACK PAPA

(4 - 9 - 1891)

STATO MAGGIORE AERONAUTICA
UFFICIO STORICO
Roma, 1972



FRANCESCO BRACK PAPA

In questa collana di biografie delle più eminenti e rappresentative personalità dell'aeronautica militare e civile italiana, non poteva ovviamente mancare quella del Generale di Brigata Aerea in congedo Francesco Brack Papa.

Questo valoroso pioniere e récordman, che ha superato quest'anno l'invidiabile barriera degli ottanta, appartiene alla vecchia aristocrazia del volo: è attorno al 1891, anno della sua nascita che vennero al mondo quelle meravigliose figure di primatisti, di tecnici e di piloti chiamate De Bernardi, Maddalena, Stoppani, Colombo, Bottalla, Donati, Palli, Locatelli, Lancillotto, Ferrarin, Verduzio, Pegna, De Pinedo, Allegri, Pensuti, per nominare soltanto i primi nomi che ci vengono in mente.

Come la maggior parte di questi e di altri grandi aviatori stranieri anche Brack Papa incominciò a interessarsi d'aeronautica in giovanissima età. Egli risiedeva allora, per ragioni di studio, in Francia. Fra il 1906 e il 1909 (nel 1906 egli aveva appena 15 anni) con l'entusiasmo e il fervore tipici dell'età, seguì ogni esperimento di volo, ogni gara, raduno, meetings, esibizione che si svolgesse appunto in Francia, culla del volo col « più pesante dell'aria ». Assisté così ai voli di Santos Dumont, di Voisin, di Farman, di Blériot; in singolar modo lo colpì l'impresa del costruttore-pilota Louis Blériot, cioè la trasvolata della Manica da Calais a Dover compiuta il 25 luglio 1909.

Brack Papa era appena ventenne, quando incominciò a prendere le prime lezioni di pilotaggio, e nel 1912, a Versailles, conseguì il Brevetto Internazionale di Pilota (contrassegnato col n. 988) presso la scuola, allora famosa, di Maurice ed Henry Farman.

Attualmente la didattica del volo può senz'altro definirsi un'attività tecnicamente perfetta; oggi pertanto allorché l'allievo-pilota, per la prima volta si leva in aria « solo a bordo » non soltanto conosce alla perfezione quali manovre dovrà compiere dal momento del decollo all'atterraggio, ma è in grado di fronteggiare in modo adeguato qualunque difficoltà o impedimento che dovesse insorgere nel corso del volo.

Nel 1911-1912, per converso, per quanto il pilotaggio di un velivolo (i velivoli allora sviluppavano una massima velocità oraria inferiore ai 100 chilometri) fosse di gran lunga più semplice del pilotaggio di

un odierno aviogetto che sfreccia a velocità supersonica, il neofita aviatore, sovente istruito da piloti di scarsa perizia e di poca esperienza, apprendeva in modo empirico e carente l'arte di governare la macchina aerea. In quei tempi la causa delle catastrofi aeree nove volte su dieci dipendeva da grossolani errori di manovra. Se dunque allora i piloti d'aeroplano maturavano da soli, a proprie spese, spesso correndo l'alea di fracassarsi le ossa e sempre impiegando gran tempo, Brack Papa, in virtù di una sua naturale attitudine (aviatori si nasce come si nasce poeti) e grazie al suo freddo temperamento, e alla sua forma mentis portata alla logica e al calcolo, riuscì, come suol dirsi, a bruciare le tappe. Divenne insomma un ottimo pilota in brevissimo tempo.

Rimpatriato poco dopo il conseguimento del Brevetto Internazionale, in data 10 giugno 1913 otteneva il Brevetto di « Pilota d'aeroplano su apparecchio Farman » (e sullo stesso apparecchio, più oltre, in data 3 novembre 1915 conseguirà il Brevetto Militare).

In quel periodo il futuro conquistatore di primati nazionali e mondiali militava col grado di Sergente Pilota nel Battaglione Aviatori, uno degli organi dipendenti dall'Ufficio d'Ispezione dei Servizi Aeronautici. Quest'ultimo, a sua volta, apparteneva al Servizio Aeronautico Centrale, istituito in data 27 giugno 1912 presso il Ministero della Guerra (Direzione Generale Artiglieria e Genio). Il Battaglione Aviatori fu il primo segno di vita aeronautica.

Il 3 giugno 1913 Brack Papa partecipava a Mirafiori (Torino) al cospetto delle massime autorità aeronautiche del tempo e delle Altezze Reali, una ad una grande sfilata aerea: egli apparteneva allora ad una squadriglia da ricognizione comandata dal Cap. Ettore Prandoni, una squadriglia che si distingueva per la sua intensa e varia attività aerea, singola e collettiva. Va ricordato che i raids in pattuglia erano in quei giorni una novità, e Prandoni, anzi, ne fu il primo entusiasta fautore.

Il 10 giugno 1913, ad esempio, il brillante Capitano, in testa alla sua squadriglia e con cinque gregari dietro (e fra essi Brack Papa), muovendo dall'aeroporto di San Francesco al Campo (Torino) raggiungeva il Campo di Marte di Vigevano sulle rive del Ticino, e di qui rientrava alla base. E due giorni dopo la stessa squadriglia, ancora al comando di Prandoni e con cinque gregari, fra cui di nuovo Brack Papa, decollava dal campo d'aviazione di Cirié (Torino) toccava il Campo di Marte di Vigevano, e quindi, in giornata, felicemente tornava al punto di partenza.

Abbiamo ricordato questi voli collettivi, cui ne seguirono parecchi altri, poiché, ripetiamo, furono i primi del genere e nel loro piccolo

indicarono la via da seguire sul piano addestrativo dell'aeronautica militare.

* * *

Brack Papa, s'è detto, divenne uno squisito aviatore in brevissimo tempo. Il 7 luglio 1913 infatti, a distanza di appena un anno dal brevetto ottenuto in Francia, a bordo di un biplano Farman tipo 1912 (un aereo della stessa famiglia di quelli di cui erano equipaggiate le squadriglie da ricognizione) conquistava il record italiano di altezza raggiungendo 3.050 metri.

Il Farman aveva le seguenti caratteristiche:

- apertura alare m. 15,50
- lunghezza m. 12
- peso a vuoto kg. 500
- velocità massima effettiva 70-80 chilometri l'ora
- salita a 1000 metri in 30'.

Da questi pochi dati si deduce come il Farman 1912 fosse un modello di aereo addirittura primitivo, il che rende maggiormente meritevole la performance di Brack Papa. Ricorderemo, a titolo di raffronto, che un aviogetto della classe « Starfighter », peraltro già superato, sviluppa una velocità massima di 2.295 chilometri l'ora, e che *sale a 10.675 metri in un minuto e trenta secondi*.

Il 3 novembre, ancora del 1913, il nostro primatista effettuava un atterraggio fuori campo risoltosi però a lieto fine.

Questo episodio è ricordato a pagina 297 del volume « Pionieri dell'Aviazione d'Italia » di Mario Cobianchi, con le parole che seguono:

« Da Padova il 3 novembre partiva, alla volta di Taliedo, il pilota Francesco Brack Papa. S'innalzava alle ore 10,50. Verso mezzogiorno giungeva regolarmente fin sulla verticale di S. Martino Buonalbergo (Verona), a circa 1.500 metri. Poco dopo, sorpreso da una panne al motore, il pilota era costretto a scendere e si dirigeva in una frazione vicina al paese detto Pellegrina. Verso la fine del plané, venuto a trovarsi sopra un largo torrente, con eccezionale sangue freddo, decideva di andarsi a posare... sopra due grossi alberi, cosa che egli effettuava con precisione ed alla minima velocità, sì da permettergli di uscire dall'avventura indenne ».

Il 2 febbraio dell'anno seguente, sul campo d'aviazione di Mirafiori, Brack Papa migliorava il proprio record di altezza elevandosi a 3.983 metri. Anche questa volta pilotava un biplano Farman, in una

versione migliorata nei confronti del precedente. Le principali caratteristiche erano queste:

- apertura alare m. 16,13
- lunghezza m. 9,48
- peso a vuoto kg. 510
- velocità massima effettiva 100 km. all'ora
- salita a 2.000 metri, in 22'
- potenza 80 HP.

Per capire l'enorme difficoltà di attingere con un aereo siffatto una quota di poco inferiore ai 4.000 metri è necessario precisare che il motore del Farman — e lo stesso dicasi di ogni altro motore d'aviazione di quei giorni — oltreché sviluppare rispetto al peso dell'aereo una potenza addirittura irrisoria, non era munito di alcun organo (come il compressore) atto a ripristinare la caduta di potenza con l'aumentare dell'altezza. E basso era il rendimento propulsivo delle eliche del tempo: eliche di legno, a passo invariabile. Ne, infine, il pilota disponeva della strumentazione idonea (indicatore di velocità-variometro) ad ottenere dalla macchina il massimo delle sue prestazioni. Il pilota insomma governava l'aeroplano affidandosi all'istinto, a quella sorta di « senso del volo » allora definito dagli stessi aviatori « sensibilità ».

Dopo aver prestato servizio per circa due anni presso il Battaglione Aviatori, ai primi del 1915 Brack Papa frequentava un corso per Allievi-Ufficiali piloti, e nel settembre dello stesso anno veniva nominato Sottotenente effettivo dell'Arma del Genio.

Il mese seguente lo troviamo alla Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare, e nel dicembre era nuovamente assegnato al Battaglione Squadriglie Aviatori.

Tornato a volare con la consueta passione e tenacia, il 26 aprile 1916, sul Campo di Mirafiori, conquistava il primato italiano di altezza raggiungendo la considerevole quota di 6.150 metri. Pilotava questa volta un velivolo Savoia-Pomilio S.P.2, equipaggiato di un motore Fiat-A.12 da 240 HP. L'S.P.2 era un biplano biposto da ricognizione. Pesava a pieno carico 1.700 chili. Velocità massima 140 chilometri orari.

Di gran pregio il Fiat-A.12 un motore a cilindri in linea raffreddato ad acqua di cui la Casa Torinese, nel triennio 1916-1919 ne costruì ben 13.260 esemplari.

Con lo stesso tipo di aereo il 26 luglio, ancora del 1916, Brack Papa abbassava il suo precedente record di altezza con passeggero, toccando i 6.435 metri.

Circa un anno dopo questa impresa (il 20 agosto 1916) il nostro brillante aviatore veniva promosso Tenente (l'Italia intanto era in guer-

ra contro gl'Imperi Centrali). A partire da codesta data fino al termine del conflitto Brack Papa svolse in modo encomiabile incarichi e mansioni di varia natura, di cui ricorderemo i più significativi.

Nel febbraio 1917 egli effettuava un'audace incursione in territorio nemico sì da meritarsi la segnalazione seguente: « L'Ufficio dei Servizi Aeronautici del Comando Superiore ha fatto noto a questo Commissariato il volo di ricognizione e di bombardamento compiuto spontaneamente con entusiasmo dal Tenente Brack Papa Sig. Francesco con apparecchio SIA.9-B (costruito dalla Società Italiana Aviazione, una Società emanazione della Fiat. N.d.R.) il giorno 27 febbraio 1917 in zona alquanto addentrata in territorio nemico. Codesta Direzione esprimerà al Tenente Brack Papa il mio compiacimento e l'economio che sono lieto attribuirgli per la indicata missione nella quale ha dato prova di essere dotato oltre che delle sue ben note qualità di pilota, di ottime doti di soldato. — Il Commissario Generale per l'Aeronautica. F: to Chiesa ».

Ai primi di luglio del 1917 Brack Papa era incorporato nella 28^a Squadriglia da Ricognizione montata su biplani Savoia-Pomilio; fu poi assegnato alla Direzione Tecnica Aviazione Militare di Torino, quindi alla Sezione Tecnica Aviazione Militare di Padova, infine di nuovo alla Direzione Tecnica Aviazione Militare di Torino.

Mentre prestava servizio presso questi Enti Tecnici venne messo a disposizione della SIA - Società Italiana Aviazione ora citata, ove, per circa tre anni, svolse con grande maestria l'incarico di pilota capo-collaudatore.

Dagli stabilimenti della SIA uscirono i primi velivoli ideati e costruiti interamente in Italia: progettisti gl'ingg. Verduzio e Savoia. Il primo aereo della serie, di tipo biplano, fu il SIA.7-B.1. Tecnicamente il velivolo ebbe linea e struttura analoghe a quelle dei successivi SIA.9 e R.2. Destinati all'osservazione aerea ognuno di essi disponeva di due posti in tandem, e di una mitragliatrice posteriore brandeggiabile. Sempre nel 1917 veniva prodotta in serie la versione SIA.7-B.2 irrobustita e potenziata da un motore A.12-Bis da 300 HP. Ma il velivolo aveva difetti e fu pertanto ritirato dal fronte: la formula era nondimeno indovinata sì da indurre gli Stati Uniti ad acquistarne una ventina di esemplari.

A bordo di aerei SAI, Brack Papa conquistò altri due primati di altezza con passeggero: nel primo s'innalzò a 6.750 metri pilotando un SAI-7.B azionato da motore Fiat A.12 da 250 HP; nel secondo, alle leve di un SAI-7.B munito di motore Fiat A.12-Bis, raggiunse 7.025 metri.

Nell'immediato dopoguerra Brack Papa, dopo aver prestato per breve tempo servizio presso reparti d'impiego, tornava a esercitare, con il beneplacito delle Autorità Militari, l'attività a lui più congeniale: quella di collaudatore, anzi di capo-collaudatore, stavolta alla Fiat, che sin da quei tempi era la massima società italiana di costruzioni aeronautiche.

Nel bimestre maggio-luglio 1919 il nostro formidabile pilota richiama l'attenzione del mondo sulla nostra aviazione effettuando, con la consueta bravura, i seguenti exploits:

— *Récord mondiale di altezza con due passeggeri, metri 7.200*, velivolo Fiat-BR, con motore Fiat.A-14 da 600 HP. Campo di Mirafiori (15 maggio 1919).

— *Récord mondiale di altezza con tre passeggeri, metri 7.250*, velivolo Fiat-BR, con motore Fiat.A-14 da 700 HP. Campo di Mirafiori (21 maggio 1919).

— *Récord mondiale di velocità con un passeggero, chilometri orari 270*, velivolo Fiat-BR, con motore Fiat.A-14 da 700 HP. Campo di Mirafiori (28 maggio 1919).

— *Récord mondiale di velocità con due passeggeri, chilometri orari 261*, velivolo Fiat.BR, con motore Fiat.A-14 da 700 HP. Campo di Mirafiori (28 maggio 1919).

— *Récord nazionale di velocità sul percorso Torino-Roma*, compiuto in ore 2,15, alla velocità media di 234 chilometri l'ora. Velivolo Fiat-BR con motore Fiat.A-14 da 700 HP.

— *Raid Roma-Parigi, chilometri 1.200*, primo collegamento aereo senza scalo fra due Capitali. Velivolo Fiat.BR con motore Fiat.A-14 da 700 HP (14 luglio 1919).

— *Raid Parigi-Londra. Stabilisce il primato di velocità fra le due Capitali*, in ore 1,20. Velivolo Fiat-BR con motore Fiat.A-14 da 700 HP.

— *Raid Londra-Amsterdam* in ore 1,45, compiuto con lo stesso apparecchio del raid Parigi-Londra. Ad Amsterdam il velivolo partecipava alla prima Esposizione Internazionale Aeronautica del dopo-guerra.

Come si vede questi primati e raids vennero tutti compiuti col Fiat-BR, su cui è doveroso soffermarsi per qualche riga per un duplice ordine d'idee: perché alla sua affermazione e valorizzazione ma soprattutto alla sua perfetta messa a punto contribuì in modo determinante Brack Papa; secondo, perché si rivelò un gioiello d'ingegneria aeronautica. Con le sue eccezionali prestazioni venne ovunque giudicato un veli-

volò d'avanguardia suscitando il più vivo interesse fra i tecnici e i costruttori stranieri.

Elaborato dall'Ing. Celestino Rosatelli — già insegnante di costruzioni aeronautiche al Battaglione Aviatori, poi Assistente al Politecnico di Roma e infine Direttore Tecnico della Fiat — il BR era un biplano, biposto, da bombardamento rapido diurno, il cui studio aveva avuto inizio sin dal 1918. Di costruzione lignea, tranne alcuni organi strutturali in acciaio, i piani della cellula erano diseguali e irrigiditi da montanti obliqui disposti a V. Aveva un carico utile di 1.300 chili. Il suo potente motore da 700 cavalli gli consentiva di sviluppare una massima velocità oraria di 252 chilometri. Con le sue prestazioni, specie con la sua elevata velocità, il BR surclassava ogni altro bombardiere rapido del tempo.

Dal BR derivarono il BR.1 e il BR.2. Quest'ultima versione venne introdotta nell'Aeronautica Militare attorno al 1925 consentendo di costituire un'efficiente moderna forza da bombardamento strategico.

Tutt'altro che pago delle imprese fin'ora compiute e del fatto di essere ormai qualificato, per concorde giudizio uno dei migliori piloti e collaudatori italiani, l'infaticabile capo-collaudatore della Fiat continuò a mietere allori.

Il 26 febbraio 1920, sempre a Mirafiori, conquistava all'Italia, il record mondiale di velocità con 4 passeggeri, sfrecciando a 260 chilometri all'ora. Pilotava questa volta il Fiat-ARF, un apparecchio civile di tipo transatlantico (rimasto allo stadio sperimentale) azionato da un motore Fiat A-14 da 700 HP. Ed il 3 marzo, ancora del 1920, a bordo di un BR con motore Fiat da 800 HP, migliorava il primato mondiale di velocità con due passeggeri — da lui stesso precedentemente battuto — raggiungendo 276 chilometri all'ora.

Alla fine di novembre del 1920 Brack Papa veniva collocato, a domanda, in aspettativa per la durata di due anni; tornava in servizio, destinato al I° Raggruppamento Genio, il 10 dicembre 1922.

Entro questo breve arco di tempo il nome di Brack Papa per otto volte comparve nei giornali italiani, o perché conquistatore di un nuovo primato, o perché protagonista di punta, o vincitore di competizioni aeronautiche nazionali e internazionali. Ricorderemo queste imprese in ordine cronologico.

19 giugno 1921 — Brack Papa, ai comandi di un Fiat.BR equipaggiato con un motore da 700 cavalli, vince a Lugo di Romagna la « Coppa Baracca », una gara di velocità su percorso di 1000 chilometri, istituita dai genitori di Francesco Baracca e che veniva disputata appunto il 19 giugno di ogni anno, nell'anniversario della morte dell'Eroe. (La

« Coppa Baracca » in seguito venne trasformata in competizione tra reparti dell'Aviazione Militare).

Il 1° ottobre 1921 Brack Papa partecipa alla « Coppa Deutsch de la Meurthe », una gara internazionale di velocità che veniva disputata in Francia sul rettilineo Etampes-Orléans. Ed ecco la descrizione della gara fatta da Renato Casalbore, noto giornalista d'aviazione, per il settimanale torinese « Illustrazione del Popolo ».

« La nostra spedizione a Etampes fu una piccola avventura finita male. Brack Papa aveva indubbiamente l'apparecchio più veloce, una splendida macchina costruita dalla Fiat su disegno dell'Ing. Rosatelli: era L'R.700 con motore Fiat da 700 cavalli. Il rivale di Brack, Sadi Lecointe (asso e velocista di fama mondiale) pilotava un argenteo Newport con motore Hispano-Suiza. Stando incastrati, i due piloti, nelle loro anguste carlinghe, con una visibilità ridotta al minimo, la cosa più problematica era imboccare i piloni sui quali bisognava virare sette volte. A quella velocità una leggera deviazione portava fatalmente fuori angolo di rotta.

Erano le stesse difficoltà che si presentarono poi ai piloti della « Schneider ». Noi escogitammo allora un rimedio che nessun regolamento ci vietava: accendere delle fumate in punti esatti della rotta. Ma il nostro stratagemma non servì a nulla perché appena il fumo salì nel cielo, nel giorno della gara, il vento prese a scherzarci, e in breve la campagna fra La Marmogne e Orléans si cosparsa di nuvolette grigie e giallognole che nessuno riusciva a capire come sorgessero dalla terra. Fatto si è che Brack Papa non ne ebbe bisogno. Filò diritto sui piloni, e mentre Sadi Lecointe precipitava, senza riportare gravi danni, egli compiva il percorso vincendo la Coppa. Eravamo felici, quando ecco apparire sul tabellone dei risultati una laconica informazione: il risultato era contestato dal rapporto di un giudice di pilone il quale asseriva che nel virare, l'apparecchio italiano non aveva oltrepassato « interamente » il pilone.

Una giuria seria non avrebbe tenuto conto di un simile appunto, ma a quella giuria, composta interamente di francesi, non parve vero di aggrapparsi ad un misero pretesto per annullare la corsa del vincitore, ordinandone la... ripetizione. Chi sa che cosa voglia dire lo sforzo di un pilota e di un motore in una prova del genere, può ben capire che quei valentuomini sapevano il fatto loro: difatti Brack papa rispose girando le spalle, e ordinando che smontassero l'apparecchio ».

Ma il 1° aprile 1922 Brack Papa si prende una splendida rivincita a Nizza, nel corso di un meeting aviatorio internazionale. Vince la gara di velocità, sbaragliando il campione francese Sadi Lecointe, e aggiudicandosi pertanto la Gran Coppa dell'Aero-Club di Nizza.

Era a bordo, in questa competizione, di un Fiat.BR con motore Fiat.A-14 da 700 HP.

Con la stessa macchina il 13 luglio 1922, a Strasburgo, taglia per primo il traguardo di un circuito aereo disputato fra velivoli d'ogni bandiera in occasione di un Raduno Aviatorio Internazionale.

E sette giorni dopo vola da Strasburgo a Milano, attraversando le Alpi Svizzere, con il tempo-récord di un'ora e cinquanta minuti. Ed il 26 agosto dello stesso anno, sul campo di Mirafiori, conquista il primato mondiale di velocità per apparecchi terrestri, raggiungendo 336 chilometri all'ora. Era a bordo di un velivolo Fiat.R-700 — già ricordato — azionato da un Fiat.A-14.S da 800 HP.

E con lo stesso apparecchio, il 1° ottobre ancora del 1922, nuovamente partecipa alla Coppa Deutsch de la Meurthe, classificandosi al 2° posto.

* * *

Ai primi di dicembre del 1922, come s'è dianzi accennato, Brack Papa veniva richiamato in servizio, e il 10 giugno dell'anno seguente era assegnato alla 56ª Squadriglia Aeroplani.

Mentre prestava servizio in questo reparto (19 giugno 1923) nuovamente vinceva la « Coppa Baracca » nella categoria « aeroplani da ricognizione ». Egli pilotava infatti l'ultimo modello di questa specialità: l'Ansaldo.A-300, un biplano, biposto, propulso da un motore Fiat.A-12.Bis da 300 HP. e capace di sviluppare una massima velocità di 310 chilometri all'ora.

Costituitasi il 28 marzo 1928 la R. Aeronautica, il 15 di ottobre dello stesso anno Brack Papa cessava di appartenere ai ruoli del Regio Esercito e sotto la stessa data entrava a far parte del Corpo di Stato Maggiore della nuova Arma. Nel maggio del 1924, poiché espertissimo pilota, come s'è visto, del bombardiere veloce B.R., veniva trasferito al XIII Stormo Aeroplani da Bombardamento Diurno, allora di stanza a Mirafiori.

Su questo aeroporto assumeva dapprima il comando interinale del 34° Gruppo B.R., quindi il comando della 2ª Squadriglia B.R.

Il 15 giugno 1925 partecipava alla così detta Crociera delle Capitali, primo dei voli collettivi dell'Aeronautica Militare Italiana, un volo-preludio alle spettacolari spedizioni in massa organizzate, come tutti sanno, da Italo Balbo.

A quel volo prese parte una squadriglia di apparecchi da noi più volte ricordati: i B.R. azionati da motori Fiat da 700 cavalli. Muoven-

do da Torino la squadriglia raggiunse Parigi, poi Bruxelles, poi Londra. Rientrò alla base dopo aver fatto nuovamente scalo a Bruxelles e nella Capitale francese.

Il 25 luglio 1925 Brack Papa veniva promosso Capitano, e sedici mesi dopo era comandato a frequentare un « Corso Preparatorio » presso la R. Accademia Aeronautica di Caserta.

Era stato da poco promosso Maggiore allorché (siamo nell'autunno del 1928) il Ministero dell'Aeronautica lo prescelse come partecipante ad una nuova e vieppiù impegnativa spedizione di massa: la Crociera delle Capitali Europee, allestita in occasione della grande manifestazione aerea che si svolgeva in Inghilterra, all'aeroporto di Hendon, alla fine di giugno di ogni anno.

Furono preparati per la crociera 6 velivoli Fiat.R-22 e 6 velivoli A.120. Del primo ci siamo già occupati. L'altro, tipico apparecchio della nostra aviazione da ricognizione, derivava da tutta una serie di monopiani sperimentali ad ala « parasol » costruiti negli anni precedenti. Di costruzione metallica e rivestimento quasi interamente in tela, era di tipo biposto con abitacoli in tandem. Equipaggiato da un motore Fiat.A-22 da 550 cavalli, sviluppava una massima velocità di 255 chilometri all'ora.

I 12 aerei vennero divisi in 4 pattuglie di tre unità ciascuna, ma formanti in realtà una squadriglia sola. Gli equipaggi, oltre S.E. Italo Balbo, comandante della spedizione e occupante l'apparecchio di punta, comprendevano, assieme agli elementi di riserva, i seguenti Ufficiali dell'Arma Aeronautica: un Generale, due colonnelli, quattro Tenenti Colonnelli, cinque Maggiori, nove Capitani e due Tenenti, tutti esperti piloti e navigatori.

Levatisi in volo il mattino del 28 giugno, in giornata i 12 aerei giungevano a Londra, via Parigi. Da Londra, dopo la manifestazione di Hendon, la pattuglia volava alla volta di Amsterdam, quindi scendeva all'aeroporto di Berlino, e di qui, il 10 luglio, felicemente rientrava alla Capitale.

Su ciascun aeroporto delle quattro metropoli, per desiderio di Balbo, Brack Papa eseguiva, con l'R.22 una serie di voli dimostrativi e di eleganti ardite evoluzioni acrobatiche.

* * *

Una delle ultime competizioni aeree di rilievo cui partecipò Brack Papa fu il Circuito dei Castelli Sabaudi per apparecchi da turismo, disputato a Torino il 19 giugno 1930. Si classificò al secondo posto pilotando un piccolo monoplano Fiat tipo A.S.1, con motore Fiat.A-50 da 100 cavalli.

Nell'aprile del 1931 chiedeva di essere collocato in congedo speciale per la durata di un anno, e da questa posizione, ancora a domanda, era collocato in aspettativa per la durata di due anni.

Nel frattempo l'instancabile aviatore aveva preso parte e vinto il Giro Aereo del Piemonte, di cui trascriviamo la cronaca dal N. 7 della « Ala d'Italia » del 1931.

« Domenica 14 giugno la giornata aviatoria torinese indetta dal giornale "La Stampa", col concorso dell'Aero-Club Gino Lisa, ha segnato un ottimo successo. Al mattino si è avuto un interessante concorso di modelli volanti, nel pomeriggio il folto pubblico ha ammirato i voli in formazione dei cacciatori di Mirafiori e dei B.R., un esperimento di capottata del pilota Ferrandi, i perfetti voli acrobatici dell'aviatrice Liesel Bach giunta poco prima da Stoccarda. Vasco Magrini si è prodotto con grande successo a bordo del suo vecchio Hanriot ».

Ma veniamo alla gara. Questa competizione — il circuito del Piemonte — ha visto la bella vittoria di Brack Papa che ha magnificamente pilotato il suo veloce T.R.I., un velivolo da turismo di tipo monopiano, interamente metallico, a cabina, in grado di sviluppare, col suo motore da soli 100 cavalli, una massima velocità di circa 180 chilometri orari. La vittoria di Brack Papa è stata netta ed assoluta in quanto egli è partito scratch con circa 16 minuti di handicap sul primo partito (l'Ing. Folonari) che pilotava un aereo britannico Moth.

Il valoroso Comandante Brack Papa presto rimontava gli altri concorrenti, ed era già in testa al primo passaggio su Torino. L'ordine di arrivo, come segue: Brack Papa su T.R.I. in ore 3 - minuti 6 e 45 secondi alla media di km. 164,572. Brack Papa chiudeva la sua splendida carriera aviatoria con un primato nazionale di velocità sul percorso Torino-Roma (30 luglio 1933) compiuto in ore 1,20 a bordo del più recente modello di aerocaccia prodotto dalla Fiat: il C.R.-32 con motore Fiat.A-30.R da 850 cavalli.

L'apparecchio meriterebbe una dettagliata descrizione: fu difatti una delle macchine più riuscite, anzi senz'altro la migliore, di quelle realizzate nel periodo compreso fra il 1933 — anno in cui Brack Papa provvide al suo collaudo e messa a punto — e l'ingresso dell'Italia nella seconda guerra mondiale.

Il C.R. 32, in grado di raggiungere una massima velocità di 375 chilometri orari e di salire ad una quota prossima ai 9.000 metri, ebbe il crisma del fuoco nella Guerra di Spagna durante la quale dominò il cielo spesso misurandosi con aerei da caccia più veloci. Ben centrato, robustissimo, altamente maneggevole fu il velivolo prediletto delle famose pattuglie acrobatiche consentendo di effettuare ad un gran

numero di aerei, in massa serrata, complesse evoluzioni che furono ammirate sui campi di volo d'ogni parte del mondo.

* * *

Abbiamo lasciato pocanzi Brack Papa in posizione di aspettativa per la durata di due anni, aspettativa che ebbe termine all'inizio di aprile del 1932.

Richiamato in servizio nello stesso mese fu trasferito al 2° Stormo Caccia Terrestre. Alla fine di dicembre 1934 era promosso ad anzianità al grado di Tenente Colonnello, quindi comandato a Orbetello per frequentare il 2° Corso Addestramento alla Navigazione Strumentale.

Il 1° marzo 1936 veniva nominato Comandante della Scuola di Pilotaggio di Cameri, e l'anno susseguente transitava alla Scuola di Guerra Aerea per frequentarvi il corso « Alti Studi ».

Le ultime tappe della sua carriera strettamente militare, si susseguirono come ora brevemente diremo. Collocato in ausiliaria nel settembre 1939, era subito dopo richiamato in servizio e nuovamente assegnato alla Scuola di Pilotaggio di Cameri: egli era particolarmente versato in questo settore (l'insegnamento dell'arte e della tecnica del volo) in quanto fornito di consumata esperienza per aver altre volte svolto l'incarico, come allora si diceva, di « maestro d'ala ». Era stato uno dei primi istruttori alla Scuola di Pilotaggio di Cascina Malpensa (1914).

Alla fine di dicembre del 1940 — era intanto scoppiata la seconda guerra mondiale — Brack Papa veniva trattenuto alle armi a tempo indeterminato, ed il 1° marzo 1941 era « mobilitato in territorio dichiarato in stato di guerra e zona di operazioni ».

Promosso ad anzianità al grado di Colonnello il 31 dicembre 1941, era collocato in congedo il 15 settembre 1945, ed alla fine di maggio 1953 raggiungeva il grado di Generale di Brigata Aerea.

Per completare la biografia di questo grande recordman e collaudatore di aerei vanno ricordate le cariche da lui ricoperte nell'ambito aeronautico: Consigliere dell'Aero-Club di Torino sin dal 1925, fu, in seguito, presso lo stesso Aero-Club Direttore della Scuola di Pilotaggio, quindi Capo della Commissione Sportiva, indi Vice-Presidente. A Torino fu anche il fondatore della Scuola di Volo a Vela.

Brack Papa è stato altresì socio-fondatore e primo Presidente dell'Associazione Arma Aeronautica. E' stato anche socio-fondatore e Dirigente dell'Aeroporto di Torino-Caselle. Si aggiunga, per finire, la Presidenza Onoraria dell'Aero-Club di Torino; fu Vice Presidente Nazionale dell'Associazione Arma Aeronautica, e Presidente della Sezione di Torino del Gruppo Pionieri dell'Aeronautica.

Come pioniere del volo egli occupa senza dubbio un posto unico nella storia dell'Aviazione Italiana: nessun altro aviatore dei suoi tempi e degli anni seguenti riuscì a conquistare tanti primati di rango nazionale e mondiale.

Come collaudatore si distinse per insuperabile perizia tecnica, coraggio, finezza di manovre. Dei suoi suggerimenti e consigli si valsero tecnici e ingegneri per eliminare dai prototipi da lui collaudati quei difetti che consentirono poi, agli stessi prototipi, di affermarsi quando furono prodotti in serie.

Attualmente si diventa collaudatori di aerei in seguito a lungo e duro tirocinio: non basta che l'aspirante collaudatore sia uno squisito pilota, ma si pretende da lui eclettismo, lunga esperienza, preparazione tecnica adeguata: tutte qualità, queste, che si acquisiscono oggi in apposite scuole.

Brack Papa si fece le ossa da solo grazie non soltanto ad una sua naturale vocazione per il pilotaggio e per la meccanica pratica, ma in virtù di una gran passione per il volo, di una tenacia di ferro, di un'applicazione costante, di un vivo continuo desiderio di perfezionamento.

Sul piano umano Brack Papa è stato sempre giudicato da superiori, colleghi e amici, un individuo intelligente di solido buon senso, leale, risoluto, perseverante, un modello di lealtà e di franchezza.

